

LES ASSOCIATIONS :

- PAS CHEMIN DE FER MAIS CHEMIN VERT
- CAEN OUEST SAINT PAUL ENVIRONNEMENT
- COLLECTIF DE RIVERAINS
- 8 CONSEILLERS DE QUARTIER ST PAUL

Nous donnons ci-après, notre « Avis » sur le projet, bien que la concertation mise en œuvre ne nous y invite pas.

C'est pourtant le point prioritaire à examiner, comme dans tout projet.

Ce projet serait-il déjà acté, engagé pour que les Caennais ne soient conviés à se prononcer que sur le choix entre 3 trajets et des options de stations et parkings relais.

Devant une véritable URGENCE CLIMATIQUE, le plus important est de rendre la ville la plus résiliente possible. Dans cet esprit, le projet d'extension du réseau ferré à Caen est-il pertinent ?

On peut se mettre d'accord sur deux notions :

- plus un véhicule est lourd, plus il faut d'énergie pour le mettre en mouvement,
- physiologiquement, on lutte plus facilement contre le froid que contre la chaleur.

Pour contenir le plus possible le réchauffement climatique, la sobriété énergétique est fondamentale.

Alors qu'en est-il avec le tram ?

1. Le projet n'est pas justifié ; il est surdimensionné avec un coût énergétique disproportionné.

Le CERTU (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme) propose un comparatif des différents modes de transport en milieu urbain en Grammes Équivalent Pétrole (GEP) par kilomètre :

La comparaison doit se faire en fonction du nombre de voyageurs au km, selon les taux de remplissage effectif des véhicules à l'heure de pointe.

Mode de transport	Nb	Consommation	Unité	Score en GEP/km	Score- /Pers
Véhicule Automobile	1,3	10	l/100km	100	76.9
Autobus	60	42	l/100km	420	7.0
Tramway	160	5	Kwh/km	1000	6.3

En résumé, en partant d'une hypothèse moyenne :

- de 1,3 passagers par voiture particulière,
- de **75%** de remplissage aux heures de pointe pour les bus et les tramways. Le tramway et le bus sont dix fois plus économes en énergie que l'automobile individuelle, **mais le tramway n'est plus économe que le bus que s'il y a suffisamment de passagers.**

D'après ces chiffres, il faut au moins une quinzaine de passagers dans une rame de 40 tonnes pour être au même niveau qu'une voiture particulière et **140 passagers pour être au même niveau qu'un bus de 60 passagers.**

Nous avons fait des comptages sur plusieurs jours, aux heures de pointes (7h-9h), aux 7 arrêts de la liane 1 du Chemin Vert. Les comptages ont été réalisés dans les conditions les plus favorables pour comptabiliser un maximum de voyageurs. Il s'agit des heures de pointe, hors vacances scolaires, en période hivernale plus chargée.

Le tableau suivant résume nos résultats :

Arrêts	n° maxi personnes montantes			n° maxi personnes descendantes			n° maxi personnes dans le bus		
	6/10/21	14/10/21	18/10/21	6/10/21	14/10/21	18/10/21	6/10/21	14/10/21	18/10/21
Coty	17	19	23	1	0	0	25	41	34
Molière	21	50	26	2	6	1	~80	100	100
Dunois	3	3	5	40	50	50	~50	30	40

Le comptage, quoique succinct, conforte notre expérience en tant qu'usagers et décrit bien la réalité. On constate que les scolaires constituent la majorité des passagers de la liane 1 au Chemin Vert et que le bus n'est bien rempli qu'entre les arrêts Molière et Dunois (collégiens descendant à Dunois suite à la fermeture du collège Albert-Jacquard en 2013).

En bas du Chemin Vert, à l'arrêt Dunois, il n'y a que 50 personnes au maximum en comptant les collégiens d'Hastings et les lycéens de Charles De Gaulle.

Ces chiffres de fréquentation sont en accord avec celui donné par M. Joyau (Adjoint au maire et vice président de Caen La Mer) 902 validations/jour sur la liane 1, arrondissons à 1000 validations avec les tickets pris par SMS. Le planning de Twisto intégrant 74 trams/jour, nous obtenons une fréquentation moyenne de 12 personnes/tram bien loin des 130 nécessaires.

Cette analyse concrète et chiffrée de la situation du Chemin vert, est, par ailleurs, en bon accord avec une analyse déjà publiée (Source Wikipédia : Tramway de Caen 2019) qui montre bien que la fréquentation du Tramway existant sur 3 lignes T1+T2+T3 (39.000 voyageurs/jour) est déjà très insuffisante d'un facteur 2 et plus ! La fréquentation annoncée de 36.000/jour sur la nouvelle ligne est en contradiction avec ces chiffres réels. Elle est donc utopique. Une Annexe, à la fin du présent texte, donne tous les chiffres provenant de diverses sources connues et vérifiables, mais qui ne sont pas celles de la municipalité, qui n'a pas à ce jour, fourni officiellement les siens que nous avons pourtant demandés à plusieurs reprises.

En résumé : En France, les chiffres pour que le tram soit envisageable sont au minimum : 40.000 voyageurs/jour par ligne ou bien 4.000 voyageurs/km.

Nous sommes loin des fréquentations à même de justifier le passage de rames de 40 tonnes toutes les 10mn. Il faudrait multiplier par 10 la fréquentation pour justifier le passage des bus aux trams !

Les chiffres financiers, incomplets dans le dossier tram méritent d'être rappelés :

Deux chiffres relatifs aux trams de Caen, auraient dus être utilisés par la municipalité avant toute velléité de lancer un nouveau projet tram, et d'engager tout budget significatif pour la phase des pré-études :

Coût du 1^{er} tram TVR 2002 : 214 M€

Coût du 2^e tram Rail 2019 : 260 M€

(Source wikipedia TRAM FER / source figaro 11 :07 :2017)

Coût de la nouvelle ligne (A, B ou C) >> 300 M€

Le Milliard d'€ est tout proche.

L'accumulation des dossiers d'investissement va rendre cette dette insupportable.

Rappelons la garantie exprimée et renouvelée par le maire que les contribuables Caennais ne seront jamais sollicités !!!.....

Peut-on se permettre à l'heure actuelle cette débauche d'énergie et ce laxisme financier, en investissant dans ce moyen de transport lourd ?

2. Le projet va détruire nos paysages arborés particulièrement appréciés en période de canicule

Pour mettre en place cette extension il faudra abattre plus de 100 arbres à maturité (40 ans) donc très efficaces pour absorber du CO₂. Ils sont nos principaux alliés pour supporter le réchauffement climatique en milieu urbain. Les alignements le long de la rue du Chemin vert constitués d'une centaine d'arbres d'essences variées reliés par des buissons, le tout constituant un réservoir de biodiversité (et piège à CO₂).

Est-il utile de rappeler que les arbres urbains sont un formidable outil contre le réchauffement climatique et que le fait de planter un arbre jeune n'est pas une solution à court terme ?

3. Le projet va démolir des bâtiments bien adaptés au réchauffement climatique et sacrifier un terrain de sport

Le passage du tramway rue du Chemin vert entraînerait la démolition de bâtiments « patrimoine de la reconstruction » Ces bâtiments sont particulièrement bien adaptés au réchauffement climatique, murs en pierres de Caen de 40cm d'épaisseur offrant un puits thermique, petites ouvertures, pas de baie vitrée chauffante, appartements traversants et situés dans un environnement arboré.

De plus, la destruction/reconstruction de ces immeubles va entraîner par effet induit la destruction d'un terrain de sport de 2.300m² très fréquenté par la jeunesse alors que l'espace dégagé par les immeubles est très important (25.000m²). La municipalité s'arc-boute sur ces solutions absurdes depuis plusieurs mois alors que le projet global de réaménagement du quartier, vu dans sa cohérence globale, n'est pas encore bien établi.

Ni l'emplacement de la coulée verte, ni celui du terrain de boules actuellement sur le trajet du tram, ni la partie piétonne de la rue de Secqueville... ne sont définis. La coulée verte est de plus déclarée comme une très grande plus-value du projet.

Ces immeubles font partie du quartier St Paul dont l'identité est la reconstruction post 1945. Il est simplement nécessaire de les adapter aux normes d'isolation (bonne solution alternative, financièrement acceptable, qui préserve leur caractère historique). Ne pas oublier que la saison difficile sera l'été et non l'hiver

En résumé ce projet de 2ème ligne de tramway :

- n'est pas justifié, est surdimensionné avec un coût énergétique disproportionné

- va détruire nos paysages arborés particulièrement appréciés en période de canicule
- va démolir des bâtiments bien adaptés au réchauffement climatique et sacrifier un terrain de sport

Il faut revoir notre vision et les projets impactant notre avenir en tenant compte de ce paramètre incontournable du réchauffement climatique pour des décennies.

Que deviendra la Presqu'île dans 10, 20 ou 30 ans ? Peut-on risquer la construction d'une ligne de tramways dans cette zone actuellement inondable? La situation ne pourrait s'améliorer qu'avec d'énormes investissements supplémentaires !

Faut-il souhaiter une concentration de population dans des villes de plus en plus grosses et surchauffées?

Les chiffres montrent que la population de Caen a légèrement diminué entre les années 1960 et 2018 alors qu'elle a gagné 100 000 habitants à la périphérie. Donc le problème principal se situe à la périphérie de Caen, trajets en voitures particulières pour rejoindre les zones industrielles aux abords de Caen.

Une étude précise des trajets autour de Caen pourrait définir des lignes de transports en commun routier ou ferré vraiment adaptées à ces besoins réels, et non encore investigués à ce jour.

Le changement climatique nous fait entrer dans un monde incertain, aussi les études qui consistent à ressortir des dossiers anciens où à prolonger des courbes pour prévoir l'avenir ne sont plus de mise, comme l'illustre le cas d'école du projet d'allongement de la piste de l'aéroport Caen-Carpique.

Le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) précise « **chaque tonne de CO₂ émise contribue au réchauffement climatique** ».

Outre les nuisances bien connues, les travaux prévus sur deux ans vont émettre environ 66.000 t de CO₂ (estimation actuelle à confirmer), ce qui va contribuer immédiatement au réchauffement climatique.

Cette saignée dite « verte » va bouleverser des quartiers, pour des gains de temps de l'ordre de quelques minutes. Cet argument de gain de temps dérisoire illustre parfaitement l'aspect totalement archaïque et inadapté de ce projet.

Que ce soit un passage par le Bon Sauveur ou par la rue Guillaume pour monter au Chemin vert, c'est un projet dépassé.

EN CONCLUSION :

Nous sommes pour la priorisation des moyens de transports légers, marche, vélos, vélos électriques, trottinettes et navettes.

Nous sommes pour le développement des transports en communs par la priorisation des bus, par l'électrification du réseau et en allant vers la « gratuité » qui est le facteur le plus déterminant pour faire basculer le choix vers les transports en commun.

Nous sommes contre les projets, de cette envergure, lourds de conséquence, rigides, non suffisamment argumentés, avec des chiffres très incomplets, voire même absents ainsi que des enquêtes dont le résultat n'est toujours pas diffusé

ANNEXE : Données chiffrées consultables, relatives à la fréquentation des trams en France et à Caen :

(1) « La lettre de Mission définit le périmètre de la concertation avec notamment : un pré requis de décider de l'opportunité du projet de TRAM ».

file:///Users/home/Downloads/LETTRE%20DE%20MISSION_Tramway%20Caen_L121-8.pdf

(2) « Progressivement la question, la pertinence du tramway dans les agglomérations moyennes (moins de 300.000 habitants est posée, notamment dans le rapport coût/besoin »

(Revue Transport /Environnement /Circulation TEC – N° 203- Septembre 2009-N° Spécial Transport Public et Territoire)

(3) « Il s'agit du mode de transport le plus indiqué quand il faut transporter plus de 45.000 voyageurs/jour sur une même ligne »

(Les Echos, jeudi 16 février 2017)

(4) « En 2005, la quasi totalité des lignes de tramway dépassait 4.000 voyageurs/km de ligne. »

(CERTU : Revue Transport /Environnement /Circulation TEC – N° 203- Septembre 2009-N° Spécial Transport Public et Territoire)

(5) « En octobre 2019, le tramway et bus de Caen comptabilisent en moyenne 86.000 voyageurs par jour durant la semaine dont 39.000 pour le seul réseau tramway (22km)»

(Liberté du 14 Novembre 2019) et (Wikipédia : Tramway de Caen)

(6) « 36.000 voyageurs quotidien attendus à la mise en service des nouvelles lignes (10km) A-B ou C»

(Chiffres du Dossier Technique de la Concertation p4 – tramway2028.fr)